

## IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants: A. KRÜGER, et al  
Serial No.: 09/621,085  
Filing Date: July 21, 2000  
For: OPERABLE DEVICE  
Art Unit: Not yet assigned  
Examiner: Not yet assigned

LETTER CLAIMING RIGHT OF PRIORITY

Assistant Commissioner  
for Patents  
Washington, D.C. 20231

November 8, 2000

Sir:

Under the provisions of 35 USC 119 and 37 CFR 1.55,  
applicants hereby claim the right of priority based on:

German Application No. 199 34 105.2  
Filed: July 21, 1999

A certified copy of said application document is attached  
hereto.

Respectfully submitted,

Carl I. Brundidge  
Registration No. 29,621  
ANTONELLI, TERRY, STOUT & KRAUS, LLP

CIB/jdc  
Enclosures  
703/312-6600

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

CERTIFIED COPY OF  
PRIORITY DOCUMENT



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 199 34 105.2  
**Anmeldetag:** 21. Juli 1999  
**Anmelder/Inhaber:** Nokia Mobile Phones Ltd.,  
Espoo/FI  
**Bezeichnung:** Bedienbares Gerät  
**IPC:** H 03 G, H 04 B, G 08 G

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 27. Juli 2000  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

Agurks

## Ansprüche

### 1. Bedienbares Gerät 11, 12, 13,

welches über ein Bedienfeld 14 verfügt, über welches ein Nutzer vorhandene Betriebszustände des Geräts 11, 12, 13 herstellen und/oder verändern kann,

dadurch gekennzeichnet,

daß eine Entscheidungsanordnung 15 vorhanden ist, welche anhand von empfangenen Daten bestimmte Betriebszustände des bedienbaren Geräts 11, 12, 13 sperrt oder freischaltet.

### 2. Bedienbares Gerät nach Anspruch 1

dadurch gekennzeichnet,

daß das bedienbare Gerät 11, 12, 13 zum Empfang und/oder zur Übertragung von Daten geeignet ist.

### 3. Bedienbares Gerät nach Anspruch 1 oder Anspruch 2

dadurch gekennzeichnet,

daß Mittel 17 vorhanden sind, die die Umstände und/oder Zustände erfassen, in welchen bzw. unter welchen das bedienbare Gerät 11, 12, 13 gerade betrieben wird, und als Daten an die Entscheidungsanordnung 15 übertragen.

## Beschreibung

### Bedienbares Gerät

### Technisches Gebiet

Die Erfindung bildet einen Beitrag zur sicheren und/oder komfortablen Nutzung von bedienbaren Geräten in oder unter Gegebenheiten, die die Aufmerksamkeit eines Nutzers anderweitig auslasten.

### Stand der Technik

Im Stand der Technik sind eine Vielzahl von bedienbaren Geräten bekannt, die jeweils über ein Bedienfeld verfügen, über welches ein Nutzer des Geräts vorhandene Betriebszustände herstellen und/oder verändern kann. Als Beispiele für derartige Geräte seien nur Telefone oder Musikanlagen genannt. Diese Geräte zeichnen sich dadurch aus, daß zur Herstellung und/oder Veränderung von Betriebszuständen mindestens ein Kopf oder eine Taste bedient werden muß. Dies mag noch hinnehmbar sein, wenn der Nutzer dem bedienbaren Gerät die uneingeschränkte Aufmerksamkeit schenken kann. Vielfach ist es aber so, daß durch anderweitige Vorgänge oder Umstände der Nutzer dem bedienbaren Gerät gar keine Aufmerksamkeit schenken will oder kann. Ist beispielsweise ein Telefon oder eine Musikanlage in einem Fahrzeug installiert, ist es vom Sicherheitsaspekt her kaum nachvollziehbar, wenn der Fahrer während des Betriebs Fahrzeugs dennoch telefoniert oder eine Kassette wechselt.

Neben den Sicherheitsaspekt ist auch bei vielen bedienbaren Geräten der Komfortaspekt wenig ausgebildet. Wird beispielsweise ein in Fahrzeug, welches

mit einem fest eingebauten Telefon versehen ist, abgestellt, wird von einem Nutzer, wenn er eine Rufumleitung wünscht, eine entsprechende Eingabe verlangt. Dies wird oftmals als lästig empfunden und daher unterlassen. Dieses Unterlassen ist abgesehen von der nicht gegebenen Erreichbarkeit folgenlos. Anders verhält es sich aber, wenn ein Nutzer sein Mobiltelefon oder Laptops versehentlich an Orten benutzt, an denen beispielsweise aus Sicherheitsgründen die Benutzung von derartigen Geräten verboten ist.

Auch ist es kaum nachvollziehbar, daß bei Mobiltelefonen sämtliche eingehenden Gespräche an den Nutzer weitergegeben werden. Dies mag in der Mehrzahl der Fälle wünschenswert sein, kann aber im Einzelfall etwa dann zu Problemen führen, wenn beispielsweise während einer geschäftlichen Besprechung auch Privatgespräche an den Nutzer „durchgestellt“ werden.

Auch wenn sich in diesem Zusammenhang dargestellten Probleme nur auf Telefone und Musikanlagen beziehen, sei der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, daß diese Probleme auch bei anderen bedienbaren Geräten gegeben sind. So ist beispielweise die Einstellung der Klimaanlage oder des Navigationssystems während einer Autofahrt ebenso gefährlich, wie der Betrieb des Autotelefons.

Daher liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein bedienbares Gerät anzugeben, welches zum einen sowohl den Sicherheits- als auch den Komfortaspekt berücksichtigt.

### Darstellung der Erfindung

Diese Aufgabe wird mit den in Anspruch 1 angegebenen Merkmalen gelöst.  
Vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen der Erfindung sind den Ansprüchen 2 und 3 entnehmbar.

Ist gemäß der Erfindung eine Entscheidungsanordnung vorhanden, welche anhand von empfangenen Daten bestimmte Betriebszustände des bedienbaren Geräts sperrt oder freischaltet, können anhand der Daten ermittelte gefährliche Situationen dazu führen, daß beispielsweise bestimmte Betriebszustände nicht mehr ausgeführt werden und/oder die manuelle Betätigung des Bedienfeldes unmöglich wird. Letzteres führt auch zu einem nicht zu unterschätzenden Lerneffekt, da durch die wie auch immer geartete Funktionseinschränkung der Nutzer ein besseres Gefühl für gefährliche Situationen entwickelt und daher aufgrund des Wissens um die Erfolglosigkeit seines Tuns in gefährlichen Situationen die Bedienung des bedienbaren Geräts automatisch unterläßt.

#### Kurze Darstellung der Figuren

Es zeigen:

Fig. 1 ein Kraftfahrzeug; und

Fig. 2 ein Mobiltelefon.

#### Beschreibung

Die Erfindung soll nun anhand der Figuren näher erläutert werden.

In Fig. 1 ist schematisch ein Kraftfahrzeug 10 gezeigt. Dieses Kraftfahrzeug ist mit einem Autotelefon 11, einem Autoradio 12 und einem Navigationssystem 13 ausgestattet. Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, daß das Autotelefon 11, das Autoradio 12 und das Navigationssystem 13 jeweils den Begriff eines bedienbaren Geräts ausfüllen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde aber nur beim Autoradio 12 das Bedienfeld 14 näher veranschaulicht.

Außerdem ist noch eine Entscheidungsanordnung 15 vorhanden. Diese Entscheidungsanordnung 15 ist über Leitungen 16.1, 16.2 mit Sensoren 17.1, 17.2 verbunden. Dabei hat der Sensor 17.1 die Aufgabe, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 zu ermitteln. Über den Sensor 17.2 wird die Betätigung der Fahrzeugbremse (nicht gezeigt) ermittelt. Auch wenn sich die Darstellung in Fig. 1 nur auf zwei Sensoren 17 beschränkt, ist damit keine Reduktion auf diese Sensoren 17 verbunden. Vielmehr können in einem anderen -nicht dargestellten- Ausführungsbeispiel auch Sensoren vorhanden sein, welche beispielsweise die Lenkeinschläge des Fahrzeugs 10 den Neigungswinkel des Fahrzeugs 10 ermitteln. Welche Art von Sensoren 17 verwendet werden, liegt im Belieben des Fachmanns. Auch ist die Anordnung der Sensoren 17.1, 17.2 nicht wie in Fig. 1 gezeigt, auf die Räder 18 des Fahrzeugs 10 beschränkt. So ist es beispielsweise in einem anderen -nicht dargestellten- Ausführungsbeispiel denkbar, daß der Sensor 17.1 die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 am Tachometer (nicht gezeigt) ermittelt oder daß bei ohnehin schon im Fahrzeug 10 vorliegenden Geschwindigkeitsdaten diese direkt der Entscheidungsanordnung 15 zugeführt werden.

Ferner ist die Entscheidungsanordnung 15 über eine Datenleitung 19.1 mit dem Autotelefon 11 und über eine Datenleitung 19.2 mit dem Autoradio 12

verbunden.

Zum besseren Verständnis der Erfindung sei angenommen, daß das Fahrzeug 10 mit einer Geschwindigkeit zwischen 100 und 140 km/h über eine Autobahn bewegt wird. Ferner sei angenommen, daß eine Bedienung des Autotelefons 11 und/oder des Autoradios 12 oberhalb einer Geschwindigkeit von 130 km/h als gefährlich gilt.

#### Beispiel 1:

In diesem Beispiel ist nur der Sensor 17.1 vorhanden und liefert laufend Geschwindigkeitswerte an die Entscheidungsanordnung 15. Die Entscheidungsanordnung 15 ist als Schwellwertschalter (nicht näher dargestellt) ausgebildet. Werden dem Schwellwertschalter vom Sensor 17.1 Geschwindigkeitswerte zur Verfügung gestellt, die oberhalb der als gefährlich angesehenen Geschwindigkeit von 130 km/h liegen, wird ein Signal ausgelöst und auf die Datenleitungen 19.1, 19.2 gegeben. Dieses Signal sperrt dann die Bedienbarkeit des Bedienfeldes 15 am Autoradio 12 und verhindert, daß weder Telefongespräche im Fahrzeug 10 angenommen werden noch aus dem Fahrzeug 10 geführt werden können.

Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, daß nicht notwendig für das Autoradio 12 und das Autotelefon 11 gleiche die Nutzung einschränkende Geschwindigkeiten gelten müssen. So kann beispielsweise das Telefonieren schon bei Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h ausgesetzt sein, während die Bedienbarkeit des Autoradios 12 erst bei Geschwindigkeiten von oberhalb 120 km/h beschränkt wird. Auch können die verschiedenen Betriebszustände des Autotelefons 11 von der jeweiligen Geschwindigkeit abhängig sein. So kann beispielsweise ein Rufaufbau aus dem Fahrzeug 10 schon bei



Geschwindigkeiten oberhalb von 50 km/h ausgeschlossen sein, während ein Empfangen von Telefongesprächen -insbesondere wenn eine Freisprecheinrichtung vorhanden ist- noch bis 160 km/h möglich bleibt.

Wird die Telefonfunktion des Autotelefon 12 bzw. die Bedienbarkeit des Autoradios 11 wegen der gefahrenen Geschwindigkeit ausgesetzt, kann der Fahrer gleichzeitig mit der Signalabgabe auf die Datenleitungen 19.1, 19.2 über die diesen Zustand optisch oder akustisch informiert werden. Im Zusammenhang mit dem Autotelefon 12 kann vorgesehen sein, daß eingehende Gespräche auch dann dem Fahrer mitgeteilt werden, selbst wenn die gerade gefahren Geschwindigkeit eine Annahme des Gesprächs ausschließt. Hierdurch wird dem Fahrer die Möglichkeit gegeben, seine Geschwindigkeit zu reduzieren, um dann das Gespräch anzunehmen. Auch kann die Anordnung so beschaffen sein, daß bei das Telefonieren ausschließenden Geschwindigkeiten eingehende Anrufe sofort auf ein anderes Telefon umgeleitet werden. Schließlich kann die Anordnung so ausgebildet sein, daß bei eingehenden Gesprächen oberhalb von Geschwindigkeiten, die das Telefonieren ausschließen, die Nummer des Anrufers gespeichert wird. Sinkt dann in der Folgezeit die gefahrene Geschwindigkeit unter den kritischen Wert ab, kann die gespeicherte Nummer zur automatischen Anwahl des Anrufers genutzt werden.

Auch kann die Entscheidungsanordnung 15 so ausgebildet sein, daß über einen Zeitraum  $t$  die Schwankungsbreite einer gefahrenen Geschwindigkeit gemessen und zum Maßstab für die Bedienbarkeit bzw. Nutzbarkeit der bedienbaren Geräte gemacht wird. Wird beispielsweise während des Zeitraums  $t$  eine Geschwindigkeit von 100 km/h mit einer Schwankungsbreite von  $\pm 5$  km/h festgestellt, so spricht dies im Vergleich zu einer Schwankungsbreite von  $\pm 30$

km/h für eine gering und damit beispielsweise das Telefonieren erlaubende Beanspruchung des Fahrers.

Ist das Fahrzeug 10 mit einem Navigationssystem 13 ausgestattet, welches dem Fahrer durch entsprechende Ansagen den Weg zu seinem Zielort angibt, kann die Entscheidungsanordnung 15 auch so modifiziert sein, daß bei Geschwindigkeiten, die oberhalb einer kritischen Geschwindigkeit die entsprechenden Ansagen mindestens doppelt wiedergegeben werden, während bei niedrigeren Geschwindigkeiten die Ansage nur einmal ausgegeben wird.

Wenngleich die im Beispiel 1 erörterte geschwindigkeitsabhängige Nutzbarkeit der bedienbaren Gräte 11, 12 schon einen unbestrittenen Beitrag zur Sicherheit leistet, ist diese Art der Beeinflussung von Betriebszuständen sehr statisch, denn vom Sicherheitsstandpunkt kann bei ruhiger Fahrweise beispielsweise ein Telefonieren auch oberhalb einer Geschwindigkeit von 130 km/h unkritisch sein, während in einer anderen Situation schon Geschwindigkeiten oberhalb von 70 km/h eine Sicherheitsrisiko darstellen können. Deshalb wird im Zusammenhang mit dem Beispiel 2 eine flexiblere Lösung erörtert werden.

#### Beispiel 2:

Um dies zu realisieren, wird in einer ersten Ausführung die jeweils gefahrene Geschwindigkeit nicht sofort zur Beeinflussung der Betriebszustände der bedienbaren Geräte 11, 12 verwendet, sondern die gefahrenen Geschwindigkeiten innerhalb der Entscheidungsanordnung 15 über einen Zeitraum  $t$  gemittelt. Erst wenn dieser gemittelte Wert oberhalb des als kritische Geschwindigkeit liegt wird sein entsprechendes Signal auf die Datenleitung 19.1, 19.2 gegeben.

In einer zweiten Ausführung ist nicht nur der Sensor 17.1 sondern auch der Sensor 17.2 aktiv. Wird beispielsweise festgestellt, daß die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit oberhalb eines in der Entscheidungsanordnung abgelegten kritischen Wertes liegt, aber der Sensor 17.2, welche die Betätigung der Bremsen überwacht, über eine Zeitspanne  $t_1$  keine Bremsmanöver an die Entscheidungsanordnung 15 übermittelt, kann dies zum Anlaß genommen werden, daß trotz der tatsächlichen gefahrenen Geschwindigkeit die Bedienbarkeit bzw. Nutzbarkeit der bedienbaren Geräte 11, 12 erhalten bleibt.

Nur die Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, die

Entscheidungsanordnung 15 auch so ausgebildet sein, kann sämtliche von den Sensoren 17 erhalten Werte ausgewertet und in ein Fahrprofil umgesetzt werden, welches dann nach einem Vergleich mit einem in der Entscheidungsanordnung abgelegten Fahrprofil über die Nutzbarkeit der bedienbaren Geräte 11, 12 entscheidet. Dabei kann das in der Entscheidungsanordnung 15 abgelegt Fahrprofil auch lernfähig ausgebildet sein. Dies bedeutet, daß die Entscheidungsanordnung 15 anhand der von den Sensoren 17 erhalten Werte das in ihr abgelegte Fahrprofil beispielsweise an die Fähigkeiten des jeweiligen Fahrers anpaßt. Hierdurch wird sichergestellt, daß wenn die Sensoren 17 Werte ermitteln, die Rückschlüsse auf einen reaktionsschnellen Fahrer zu lassen, ein solcher Fahrer im Vergleich zu einem weniger reaktionsschnellen Fahrer auch in etwas kritischeren Situationen noch die bedienbaren Geräte 11, 12 nutzen kann.

Auch wenn entsprechend der Darstellung in Fig. 1 nicht wie das Autotelefon 11 und das Autoradio 12 als bedienbares Gerät, sondern durch die Pfeilführung wie ein Sensor wirkt, sei darauf hingewiesen, daß das Navigationssystem 13 oder besser dessen Bedienfeld (in Fig. 1 nicht gezeigt) in ähnlicher Weise wie das

Bedienfeld 14 des Autoradios 12 blockiert wird, wenn anhand der Sensoren 17 in der Entscheidungsanordnung 15 eine die Bedienbarkeit oder die Nutzung des Navigationssystems 13 ausschließende Situation festgestellt wird.

Wirkt das Navigationssystem 13 entsprechend der Darstellung in Fig. 1 als Sensor, kann beispielsweise, wenn ein Fahrzeug auf Strecken bewegt wird, die wie Bergstraßen anspruchsvoll sind oder die unfallträchtig sind, kann ein entsprechendes Signal über die Leitung 16.3 an die Entscheidungsanordnung 15 gegeben und für eine mögliche Blockierung der bedienbaren Geräte 11, 12 verwendet werden.

Hierneben kann das Navigationssystem 13 auch zur Komfortverbesserung eingesetzt werden. Da dem Navigationssystem der Standort des Fahrzeugs immer bekannt ist, kann diese Information sehr einfach zur Herstellung einer Rufumleitung genutzt werden. Ist das Fahrzeug beispielsweise vor dem Büro oder dem Privathaus abgestellt, werden die jeweiligen Standortdaten an das Autotelefon 12 übertragen. Aus dieser Information die Rufumleitung aktiviert, so daß dem Benutzer die auf das Autotelefon 12 gegebenen Gespräche in Abhängigkeit von dem jeweiligen Standort des Fahrzeugs automatisch zu seinem Büro- oder Privatanschluß umgeleitet werden.

In Fig. 2 ist ein Mobiltelefon 11' gezeigt. Dieses Mobiltelefon ist mit einem Display 20, einem Bedienfeld 15 und einer Antenne 21 versehen. Außerdem ist ein Speicher 22 im Inneren des Mobiltelefons 11' vorhanden, in welchem ein Nutzer die Rufnummer, Namen und die Art der Nummer ablegen kann.

Ferner ist im Inneren des Mobiltelefons 11' auch eine Entscheidungsanordnung 15 vorgesehen die in der ersten Ausführung mit einer Uhr 26 verbunden ist.

Wird beispielsweise durch eine generelle Eingabe der Entscheidungsanordnung 15 mitgeteilt, daß geschäftliche Gespräche nur zwischen 8 und 18 Uhr zulässig sind, würde ein Anruf des Teilnehmers Hans Schnitt (siehe Displaydarstellung I) nur zwischen 18 und 8 Uhr an den Nutzer „durchgestellt“ während der Teilnehmer Hubert Mayer (siehe Displaydarstellung II) wegen des Zusatz „geschäftlich“ den Nutzer auch zwischen 8 und 18 Uhr erreichen kann. Zusätzlich zur Uhr 26 kann die Entscheidungsanordnung 15 auch noch mit einem Kalender (nicht gezeigt) in Verbindung stehen, um geschäftliche Anrufe zum Beispiel am Wochenende auszuschließen. Selbstverständlich kann das in Fig. 2 gezeigte Mobiltelefon auch so modifiziert sein, daß Teilnehmer, deren Daten im Speicher 22 mit dem Vermerk „privat“ abgespeichert sind, bei Anrufen während der Sperrzeit (8 bis 18 Uhr) auf den Privatanschluß des Nutzers umgeleitet werden.

Mit dem Bezugszeichen 23 ist bei dem Mobiltelefon 11' ein Sensor gezeichnet. Dieser Sensor 23 ist mit der Entscheidungsanordnung 15 verbunden und hat die Aufgabe Signale zu empfangen, die von einem vom Mobiltelefon 11' abgesetzten Sender 24 ausgestrahlt werden. Dieser Sender 24 kann beispielsweise in Flugzeugen, Büros, Krankhäusern, Privatwohnungen oder in Tankstellenbereichen installiert sein. Wird von dem Sensor 23 das vom jeweiligen Sender 24 ausgesandte Signal empfangen, kann dies beispielsweise dazu führen, daß vom Mobiltelefon 11' keine Signale mehr über die Antenne 21 abgegeben werden und eingehende Gespräche nicht mehr angezeigt werden. Letzteres ist beispielsweise in Flugzeugen sinnvoll, wo nach Verlautbarungen der Fluggesellschaften betriebsbereite Mobiltelefone 11' Probleme verursachen sollen. Wird ein solcher Sender 24 in Büros oder Privathäusern installiert, kann sichergestellt werden, daß je nach dem wo das Mobiltelefon 11' sich gerade befindet, unerwünschte Anrufe nicht den Nutzer „durchgestellt“ werden.

Natürlich kann das in Fig. 2 gezeigte Mobiltelefon 11' auch mit einem den jeweiligen Nutzungsort des Mobiltelefons 11' ermittelnden GPS Modul (nicht gezeigt) ausgestattet oder verbunden sein. In diesem Fall kann das Mobiltelefon 11' beispielsweise so eingestellt sein, daß bei Ermittlung von Ortsdaten, welche auf eine Nutzung des Mobiltelefons 11' im Büro oder Firma schließen keine Privatgespräche und bei Nutzung im häuslichen Bereich keine geschäftlichen Gespräche an den Nutzer übermittelt werden. Auch kann die Kombination von Mobiltelefon 11' und GPS Modul so ausgebildet sein, daß beispielsweise bei der Speicherung einer Rufnummer, welche im Büro vorgenommen wird, diese im Mobiltelefon 11' gleich anhand der Standortinformation aus dem GPS Modul mit dem Vermerk „geschäftlich“ versehen wird, so daß spätere Anrufe des Teilnehmers, dessen Rufnummer gespeichert wurde, nur noch dann an den Nutzer „durchgestellt“ werden, wenn das GPS Modul als momentanen Standort des Mobiltelefons 11' das Büro erkennt.

Was bisher nur für das Telefonieren im klassischen Sinne erörtert wurde, gilt natürlich auch für solche Dienste, die sich allein auf die Datenübertragung beschränken. Dies bedeutet, daß ein Nutzer, der beispielsweise keine oder nur bestimmte Faxe, E-Mails, Kurzmitteilungen über SMS und/oder Informationen aus dem Internet via dem Mobil Media Mode (WWW:MMM) außerhalb seiner Bürozeiten auf seinem Mobiltelefon 11' erhalten will, dies wie oben beschrieben durch eine Uhrzeit- oder GPS-Steuerung ausschließen kann.

Abschließend sei noch auf folgendes gewiesen: Hat der Nutzer beispielsweise die „Übermittlung“ von geschäftlichen Telefongesprächen oder Datenübertragungen in seiner Wohnung ausgeschlossen, so kann dies so realisiert sein, daß die jeweiligen Übermittlungen dem Nutzer nicht angezeigt

werden. Um jedoch überflüssige und dem Nutzer nicht angezeigte Übermittlungen auszuschließen, kann zur Netzentlastung auch vorgesehen sein, daß wenn Zeit- oder Ortsereignisse eintreten, die nach Nutzervorgaben bestimmte Dienste bestimmte Dienste sperren oder aktivieren sollen, diese Zeit- oder Ortsereignisse automatisch dem Provider mitgeteilt werden.

## Zusammenfassung

Im Stand der Technik sind eine Vielzahl von bedienbaren Geräten 11, 12, 13 bekannt, die über ein Bedienfeld 14 verfügen, über welches ein Nutzer des Geräts 11, 12, 13 vorhandene Betriebszustände herstellen und/oder verändern kann. Da die manuelle Bedienung oftmals sehr aufwendig ist und auch in Situationen, in denen die Aufmerksamkeit eines Nutzers durch anderweitige Umstände ausgelastet ist, zu Ablenkungen führt, liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde eine Anordnung anzugeben, welche den Bedienungskomfort steigert und gleichzeitig die durch die Geräte 11, 12, 13 verursachte Ablenkung reduziert. Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, daß eine

Entscheidungsanordnung 15 vorhanden ist, welche anhand von empfangenen Daten bestimmte Betriebszustände des bedienbaren Geräts 11, 12, 13 sperrt oder freischaltet. Dies kann beispielsweise so aussehen, daß ein in einem Fahrzeug 10 eingebautes Mobiltelefon 11 ab einer bestimmten Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 keine Anrufe mehr „durchschaltet“ oder das Telefonieren aus dem Fahrzeug 10 heraus unterbindet.

Fig. 1



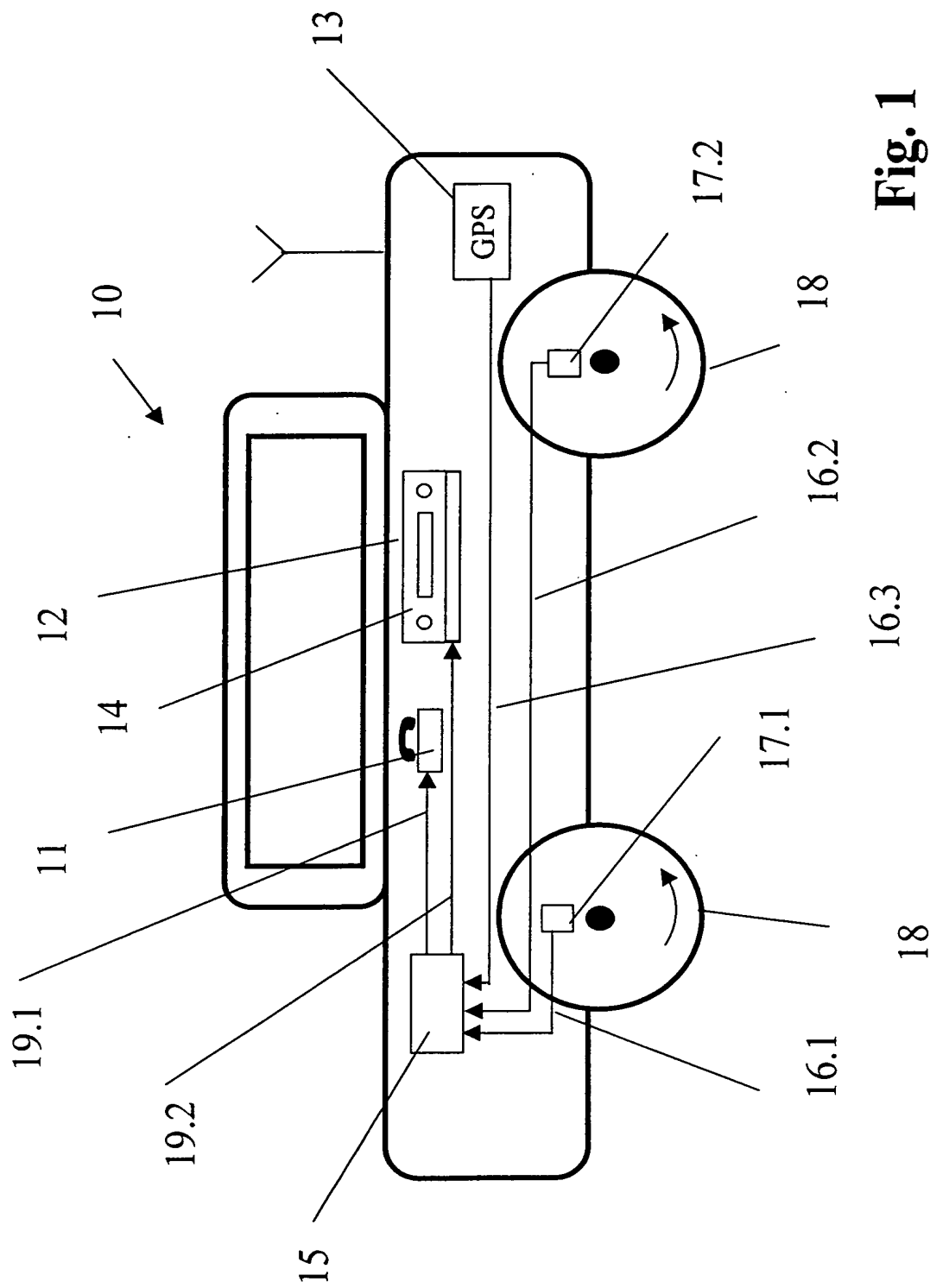


Fig. 1

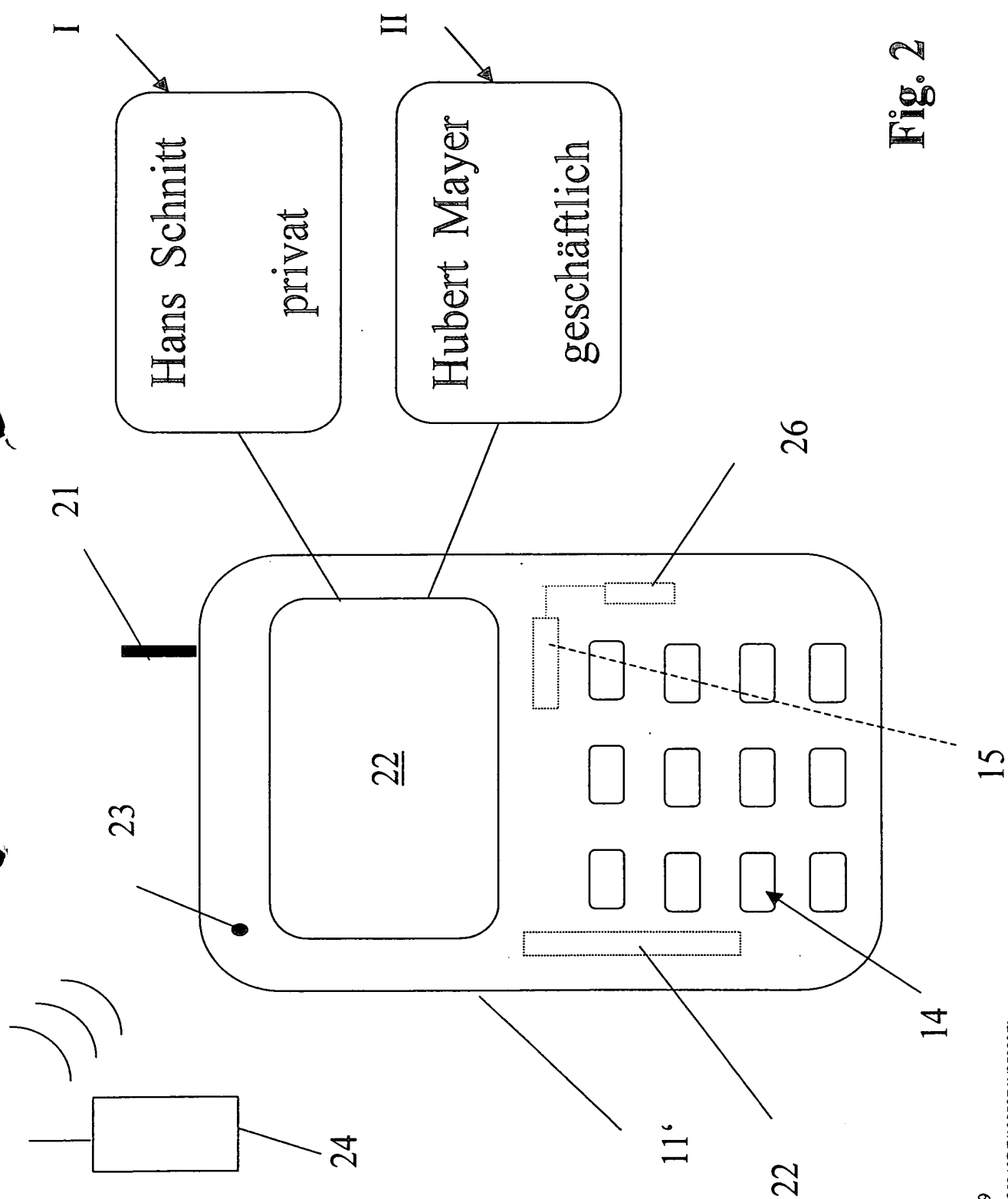


Fig. 2